

Ça a commencé avec le Dôme, le dôme du Millénaire. Le besoin de s'éloigner de la météorite en Téflon du marais de Bugsby. On avait balancé cette chose blanche dans la boue de la péninsule de Greenwich. Les clapotis devaient bien s'arrêter quelque part. La ville se retourna comme un gant. Rebut rejeté en périphérie. Un voyage, une provocation. Une évasion. Continue d'avancer, me dis-je, jusqu'à ce que tu atteignes le bitume, le cercle extérieur. Le point où Londres se délite, renonce à ses fantômes.

Je dois l'admettre : je développais une obsession malsaine pour la M25, l'autoroute orbitale de Londres. Le triste opercule qui agit comme un prophylactique entre chauffeurs et paysage. Cette sinistre ceinture, inaugurée par Margaret Thatcher le 29 octobre 1986, était-elle la véritable clôture gardant le périmètre ? Ce saut-de-loup conceptuel délimitait-il la frontière de ce qu'on appelle Londres ? Ou était-ce un garrot financé par le ministère des Transports et l'Agence des autoroutes afin d'étrangler le souffle vital de la métropole ?

Thatcher, qui n'a jamais saisi le concept de « tenue décontractée », son éventail allant de la raideur fixée à l'éther méthylique comprimé (avec un avertissement sur la bombe aérosol déconseillant l'abus de solvants) à la rigidité taillée à même le basalte funéraire, s'était laissé convaincre par des stylistes consultants qu'elle devait traiter cet engagement comme une émission télé en extérieur, comme une conversation au paddock de Cheltenham, sans tout le tralala d'Ascot. Un costume, guindé (comme la cathédrale de Westminster), un genre d'imperméable beige.

Automne. Pas de chapeau. Sur le pied de guerre : aussi mal embouchée qu'un mufti. Véhémente, acharnée sur l'adversaire. Cromwell dopé aux hormones, féroce, elle manie sa petite faux, envoie paître l'ennemi invisible, rôdeurs embusqués, éco-bandits, ornithologues amateurs, grippe-sous, vils traîtres de la cinquième colonne libérale, incontinents, défaitistes congénitaux. « Je ne supporte pas ceux qui pleurent et qui

critiquent alors qu'ils devraient féliciter la Grande-Bretagne pour cette réalisation formidable et battre le tambour à travers le monde. » Réjouissez-vous. Le pas de deux militaro-industriel. Vieille rengaine. Mme Thatcher poursuit par une évocation dithyrambique de « l'effet Sainsbury », qui introduit le virus américain des centres commerciaux, de l'aménagement consumériste, de la déchetterie marchande.

OUI est le mot. Thatcher semble éclairée d'un perpétuel halo vert, comme les apparitions des productions Hammer Films. La fiancée de Dracula. Le vert, c'est pour FONCEZ. Cette histoire de périphérique hante les ministères depuis les années 1930, quand on s'était aperçu que les voitures prenaient possession de la planète. L'idée de départ, c'était : les voitures au service de la population, des routes bordées de verdure, des rampes s'élevant droit au ciel (*Une question de vie ou de mort*, de Michael Powell). Rubans d'asphalte sinuant entre lacs et parcours de golf. Maillage de sillons orbitaux de plus en plus excentrés en partant du quartier des bâtiments royaux (palais, parlement) vers les faubourgs d'Hampstead et Holland Park. Puis les banlieues elles-mêmes, les impénétrables Stanmore, Totteridge, Ponders End. Jusqu'au néant de la ceinture verte, le grand nulle-part à la lisière d'Epping Forest ; un territoire défini par les châteaux d'eau rouges italianisants des asiles victoriens et édouardiens. Et pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? Pourquoi ne pas décider d'abandonner les aéroports et d'incorporer leurs immenses pistes d'aviation dont le vrombissement s'entendait jusqu'à Cambridge, Winchester et Canterbury ?

Le ruban coupé en octobre 1986 préfigurait d'autres rubans, d'autres guirlandes, les gyrophares bleu et blanc qui allaient convertir le centre-ville en carnaval nécrophile : le mauvais karma des profanations terroristes, des guerres de clochers. En rentrant du pub, des Irlandais sont pris pour cibles, transformés en passoires par des unités réactives. Leur crime : porter des pieds de table non enregistrés¹.

La paranoïa des bobines d'actualité est telle que dans les archives, même après si longtemps, on ne retrouve rien d'autre qu'un visage.

Nous savons qui a coupé le ruban, mais pas où. Le temps est suspendu. Dès le premier jour, la M25 a ses mythes : la femme qui trouvait que le périmètre était démesuré, la famille qui a décidé de rouler jusqu'au panneau de Newcastle. Les images d'archives sont muettes : l'endroit où Margaret aux mains d'argent, qui aurait volontiers amputé du pouce les vilains, signa son acte, est toujours secret. Ce n'était pas le point de départ officiel, l'échangeur 1, au sud du pont de la reine Elizabeth II, près de Dartford. Ce n'était pas non plus à côté des cuves de stockage Esso à Purfleet, ou à portée de nez du suave parfum de l'usine Procter and Gamble à West Thurrock. Pas plus que ça n'eut lieu dans les confins où l'autoroute bleue perd ses nerfs et jaunit, avant la traversée en surplomb de la Tamise. Le regard de faucon fondit sur les caméras vers la lointaine frontière nord-ouest, dans les environs de la station-service de South Mimms. Ainsi va la rumeur.

Un documentariste de télévision à la détermination surhumaine, qui s'appelle John Sergeant, a passé des semaines sur la route, vivant dans une Ford Mondeo rouge de location, à vérifier des coordonnées, à pourchasser des confidences. Il a circonscrit ses recherches à une portion de route rectiligne, quelque part entre Potters Bar et l'échangeur 21 (accès à la M1). Il a scruté les bandes d'actualité, gelé l'image, photographié l'écran ; il est retourné sur l'autoroute. Comparer, contraster. Il arpentait les bas-côtés. Observait les terrains attenants à la route. Il était proche, mais n'a jamais pu le localiser avec une précision absolue.

C'est à Tony Sangwine, de l'Office des autoroutes, que revint ce privilège. Le réalisateur-essayiste Chris Petit et moi, nous passâmes une matinée sur la route en compagnie de Sangwine. Paysagiste et horticulteur sur l'autoroute, l'homme était un visionnaire. Il comprenait que la charge du périphérique était l'équivalent moderne des commandes de Capability Brown². Les autoroutes étaient les derniers grands parcs publics. Sangwine connaissait toutes les mauvaises herbes, la moindre pousse résistante au sel. Il parlait amoureuxment des chevreuils, des campagnols. L'Office des autoroutes avait planté plus de forêts d'arbres

à feuilles caduques autour de la M25 que n'importe où ailleurs en Angleterre. « Nous avons introduit la flore des forêts claires qui s'associe bien à l'ancienne végétation, semi-naturelle, se vantait Sangwine. Les campanules, les mercuriales. »

Sangwine était présent à la cérémonie d'inauguration, avec le pavillon dressé sur un vieil aérodrome, le dîner auquel Thatcher n'a pas assisté. Elle est arrivée dans une voiture blindée, accompagnée d'une escorte. Elle a coupé le ruban et disparu. Sangwine nous désigna l'endroit exact, une borne d'appel d'urgence sur le bas-côté, au nord, près de l'endroit où la River Colne passe sous l'autoroute, ainsi que de la carcasse cadavérique de l'hôpital de Napsbury.

L'ouverture de la route fut un moment occulte d'une importance gigantesque; en quelques instants, les premiers circumnavigateurs s'élancèrent. Ce jour-là, Simon Calder, amateur de nature et de vélos pliants, chef de la rubrique voyage de l'*Independent*, ne s'est pas tourné les pouces. Et il n'a pas eu peur de l'amputeuse, de la dame aux ciseaux. Il jugea cette expérience « triste ». Pas d'épiphanie à la Kerouac, pas de supplément d'âme à en tirer.

Il ne fut pas permis au grand public, à la populace, d'assister à la cérémonie. Cadeaux d'entreprise. Les gros bonnets du macadam et leurs clients. Plus les journalistes affidés, c'est-à-dire les chacals apprivoisés de Murdoch. Une liste d'invités qui rappelle le pactole du Dôme. La première voiture tombe en panne à 11h16, une minute exactement après l'ouverture. En quelques heures, il est parfaitement clair que cette orbite dénuée de magie est le contraire absolu du futur dôme du Millénaire : la M25 dépasse son quota attendu de visiteurs, d'excursionnistes, de curieux – alors que la circulation vers le Dôme se tarit, semaine après semaine, au point que les promoteurs sont forcés d'y attirer les écoliers, les défavorisés, les touristes confus, en les soudoyant à coups de tickets gratuits pour la grande roue dite London Eye. Tous ceux qui croient obligatoire la descente de la coda située à l'aval, comme si c'était le prix à payer pour une ascension dans les nuages.

Rouler sur cette route était inutile, comme je le découvris en endurant 400 kilomètres en un jour, avec Chris Petit, dans le sens des aiguilles d'une montre puis dans le sens inverse, en remontant sur ma préférée de longue date, l'A13. Et en faisant un détour par le centre commercial Lakeside, à Thurrock. Puis à Theobalds Park et Heathrow. Hypertrophie stérile; plus loin, ça ne menait nulle part. Dans la matinée, après avoir payé une livre et franchi le pont de la reine Elizabeth II, nous glissions, tanguions, musardions sur le tapis roulant à trois voies, au côté de voyageurs seuls avec leur téléphone portable, et leur veste légère pendue au crochet. Bientôt, ces infortunés seraient punis pour leur brève période de calme méditatif : musiques relaxantes, écrans de visualisation au format paysage.

D'après l'un de ces travailleurs qui faisait la navette, interviewé pour un documentaire télévisé, il n'y avait rien de mieux, c'était le clou de sa journée. Son seul contact avec les changements de saison, les collines du Surrey, les belles plantations des bords de route. Avec l'Angleterre. C'était son seul répit face au stress du travail, à la tension permanente du bureau, aux responsabilités domestiques. Le trajet en voiture, de Southend à Reigate, accélérail le rythme cardiaque mais mettait du baume à l'âme; il ouvrait naturellement à la contemplation, aux interactions sensuelles de la lumière et du mouvement. Une nouveauté qui n'est neuve que parce que la route est familière.

Les soirs d'été, quand il écoutait un concert ou une pièce de théâtre à la radio, un homme admettait prendre le chemin le plus long jusque chez lui : West Byfleet, Staines, Uxbridge, Abbots Langley, Potters Bar. Mais des réglementations importées des États-Unis vont mettre à l'épreuve les automobilistes solitaires, ceux qui refusent de partager leur coque de noix, ceux qui ont besoin de ce temps de repos; ils seront cantonnés à la voie de droite. Ostracisés pour la seule raison valable qu'il y a à conduire une machine qui brûle le pétrole et l'argent.

Personne n'arrive à décider quelle distance fait la route, quelque chose entre 188 et 196 kilomètres. Quand vous en avez fini avec elle, vous ne

vous en souciez plus. Vous êtes déjà loin, dans un autre écosystème, une autre culture : Newport (Pays de Galles), ou Nottingham, ou Yeovil. Il faut que le voyage ait un sens. Ça ne peut pas se conclure par un retour harassé, clopin-clopant, au point d'origine.

En conséquence, il était évident que le meilleur moyen d'affronter cette bête était de la parcourir à la marche. De partir de Waltham Abbey, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, et de boucler le circuit avant l'aube (officielle) du Nouveau Millénaire.



Toutes les notes sont du traducteur.

1. Harry Stanley (1953-1999) fut tué par la police dans des circonstances controversées alors qu'il rentrait chez lui. À sa sortie du pub, un appel avait prévenu les policiers qu'un Irlandais avait un fusil à canon scié dans un sac en plastique ; il s'agissait d'un pied de table. Et Harry Stanley était écossais.

2. Lancelot Brown (1716-1783), connu sous le nom de Capability Brown, paysagiste anglais considéré comme « le plus grand jardinier d'Angleterre », réalisa environ 170 parcs pour les clients fortunés qui pouvaient lui passer commande.

2

Du givre aux fenêtres des chambres, une vitre fendillée. Voitures couvertes d'un manteau de neige poudreuse. Nous avons parlé trop fort de notre envie de quitter Hackney. Après toutes ces années, à l'évidence, un pur fantasma, suscité par les zéros de la flambée immobilière. Les maisons mitoyennes des employés de banque n'étaient pas encombrées des toilettes et des bassines en fer-blanc dans le jardin (scrupuleusement entretenu) des honnêtes travailleurs ; grands-parents, parents, s'entassant avec quatre ou cinq gamins dans une maison en Placoplatre de la taille d'une boîte à chaussures. Dans les années 1960, le secteur marginal de Haggerston et Shoreditch avait été infiltré par les classes moyennes abdiquées (communards fainéants, artistes à la manque) ; puis par des administrateurs, des curateurs potentiels, des services médicaux de première nécessité, des parents isolés parlant deux langues. Quelques années après la parturition, la plupart s'en allaient. L'école d'en face était devenue un centre pour enseignants : la neige avait davantage de voitures sur lesquelles tomber.

Notre maison n'aimait pas les lâcheurs. Elle nous avait abrités pendant plus de trente ans, elle avait vécu des naissances, vu des livres s'écrire et être publiés. Les bavardages innocents à propos d'une virée en bord de mer n'étaient que gestes de compensation, manière de repousser la crise de la quarantaine. Ça ne voulait rien dire. Simple excuse pour goûter aux huîtres de Whitstable (à des prix dignes de Notting Hill), nager à Walberswick (Southwold : le nouveau Hampstead), admirer la plaque bleue qui rend hommage à Charles Hawtrey à Deal (des libraires à la retraite, c'est-à-dire tous les gens que je connaissais).

Le peintre de Bethnal Green, Jock McFadyen, qui développait sans bruit une sombre topographie de l'absence, salles de billard condamnées, clubs au bord de l'oubli, m'a dit qu'il avait toujours senti la présence de la mer, de ces tonnes d'eau noire, lors de ses balades à Hackney, derrière les remblais de la ligne de chemin de fer et les temples du plaisir en

stuc. Ce n'était qu'une question de temps, selon lui, avant que toute cette ordure, cette crasse, cette poussière, soit balayée. Nous étions des amphibiens en rémission. Les bons jours, en regardant la rue pluvieuse, j'étais certain qu'il avait raison.

Au cours des premiers mois de la véritable année du millénaire, en 2001, il n'y eut pas de bons jours. Plus dépitée qu'en colère, la maison livrait sa réponse à notre trahison : la crête allant du haut de mon épine dorsale à mon bras gauche me faisait mal. Le masseur local (bureau chauffé, livres de poche de psychologie) appelait cela la maladie de « l'épaule gelée ». Deux ans, estimait-il, si j'avais de la chance. J'allais devoir m'entraîner à écrire debout, à un pupitre, et d'une seule main, comme Ernest Hemingway. Avant Hailey, dans l'Idaho. Avant le coup de fusil. Heureusement, mon ancien rebouteux, un homme bâti comme un catcheur, qui opérait en dehors de Purley, a réanimé mon épaule en la malmenant. « Un sac de surgelés toutes les demi-heures, me dit-il. Ça fait passer la douleur. Appuyez-vous à une poignée de porte, faites une douzaine de flexions. » En l'espace d'une semaine, je réussissais à manœuvrer le levier de vitesse de ma vieille BMW. Je pouvais conduire le long de ce quadrant sud-est de la M25 ; une heure jusqu'à l'échangeur 6. Mon épaule immobilisée à force de muscles et de tendons traumatisés s'identifia dans mon esprit au bas-côté de l'autoroute, de Bluewater à Brands Hatch, engorgé sous le poids du trafic.

La pluie continuait à tomber. Elle avait commencé en septembre et ne s'était plus arrêtée. Dorénavant, c'était au tour de la neige fondue.

C'est Anna qui commit l'erreur. Elle prononça le mot « Brighton ». La maison ne voulut rien savoir. Lorsqu'elle s'en approcha, la fenêtre de la chambre se craquela en une dentelle d'affluents. En une carte de la River Lea et de sa sœur querelleuse, la Lee Navigation. La New River s'échappant, elle, en direction d'Islington. C'était l'une de ces journées à Londres où la lumière n'en est pas. Rien qu'une cloche grise. Vous êtes pris au piège d'une gigantesque ampoule à incandescence. Vous inspirez un air déjà inspiré, vous puisez dans quelque chose qui est déjà épuisé.

Les voitures refroidies toussaient de la fumée. Marcher était interdit. Au nord de la M25, de l'autre côté de Waltham Abbey, les sentiers pédestres avaient été fermés. Au niveau local, les grilles de Haggerston Park avaient été verrouillées; accès barré aux terrains de football, pas de raccourci sylvestre vers Hackney Road. Les autorités, dans une surenchère de politiquement correct, déplacèrent les agneaux de leurs enclos des fermes pédagogiques.

En roulant le long de ce qui était autrefois la M16, cette première section de l'autoroute orbitale, de Waltham Abbey jusqu'en bordure de la forêt d'Epping, puis vers le sud en direction de Purfleet et du pont, on observe une fumée noire. Une chape épaisse qui surplombe les charniers de cochons et les barbecues arrosés d'essence où sont immolées en secret les victimes de la fièvre aphteuse. La maladie s'était d'abord déclarée dans un abattoir près de Brentwood. Épinglés sur les cartes de la honte à la TV, Little Warley et Great Warley sont fort heureusement coupés du monde, sauf pour les camions frigorifiques et de transport d'animaux qui doivent y accéder.

L'Essex était au cœur de l'épidémie. La contagion invisible aéroportée obligea à fermer les marchés de la ville : les allées du Smithfield furent désertées. Les rhinovirus affamés accomplirent leur destinée, provoquant une éruption de cloques dans les bouches, et autour des sabots et des trayons des vaches, porcs et moutons. On accusa de pratiques délictueuses l'élevage intensif aux sinistres hangars entrevus lors de notre marche sur la M25, protégés par les aboiements des chiens et le ronronnement des générateurs.

Le principe même de l'autoroute périphérique était remis en question. Au départ, le boniment thatchérien (génie civil plus programme de construction de route photogénique faisant partie intégrante du lot vendu par le Grand Chef) était anti-métropolitain; il s'agissait de protéger la banlieue. Les vilains petits biens de consommation, tout ce qui restait de l'héritage industriel du Nord, pouvait être contenu aux alentours de la ville – sans envahir Finchley, mettons; ou sans être contaminé par

les hordes étrangères de Hackney et Tower Hamlets. La route relevait le fleuve de ses fonctions. Vu de loin, depuis le chaotique pré d'un parcours de golf dans l'Essex, l'asphalte luisait comme de la glace noire. Dès l'ouverture de la M25, les cygnes prenant leur envol de la Tamise à Staines confondirent cette surface brillante et argentée avec de l'eau; il y eut des accidents moches. Un reportage paru dans l'*Evening Standard* (en février 2001) décrit le traumatisme subi par un homme qui allait rendre visite à une rock star à la retraite, dans la région huppée du Surrey, lorsqu'un grand oiseau blanc s'écrasa sur le capot de sa voiture.

Sur la M25, on transporte du fret et des travailleurs du Middlesex vers le Surrey. S'y épanouit le marché noir des hommes et des femmes réfractaires aux douanes, grotesquement entassés, prêts à payer plein tarif pour quitter l'enfer des Balkans. La route est devenue incontournable, tandis que le fleuve, totalement déserté à l'exception de péniches abandonnées et de bateaux de plaisance sans joie, sert de toile de fond aux escroqueries du patrimoine et de l'aménagement retouchées sur ordinateur. La mémoire de la Tamise est falsifiée, on y fait constamment référence à un passé réécrit : le Globe Theatre (une contrefaçon)¹, les centrales électriques rénovées, les usines et les tanneries noircies par la fumée réinventées en appartements de luxe, en îles autonomes dotées de systèmes de sécurité hyperperfectionnés. Vous voyez le fleuve mais il n'est pas là. Vous entendez la route, mais on se défause en vous expliquant que le bruit fait partie des interférences acoustiques générales qui assaillent votre oreille.

Après avoir été le joujou et l'orgueil d'un gouvernement autocratique, la M25 s'est rapidement dégradée en une ceinture d'astéroïdes vouée à faire naître des enragés, dont les débris cognent, pètent et rotent autour d'une ville condamnée. L'autoroute orbitale est un collier sécuritaire fixé au cou d'un criminel convaincu. Elle fait respecter une quarantaine nocturne.

Lancée, de mystérieuse façon, comme une ouverture sur le vaste monde, elle s'est bientôt révélée source d'inspiration pour les manchettes de

tabloïds. OUI, JE SUIS LE TUEUR DE LA M25 : *Daily Mail* (31 mars 2000). NOYE, LE TUEUR DE LA M25, COUPABLE DE MEURTRE : *Evening Standard* (14 avril 2000). COMMENT SURVIVRE À LA M25 (ou Comment se servir de cartes pliantes) : *Daily Mail* (24 janvier 1988).

La M25 n'était pas un moyen d'éviter Londres, ou de protéger les comtés de la corruption urbaine (socialistes, abstentionnistes); c'était un chemin de traverse pratique pour les cambrioleurs, une navette à travers les carrières de craie à ciel ouvert (fantômes des tunnels et des bunkers des temps de guerre) désormais aménagées par les ingénieurs de l'irréalité virtuelle en *shopping cities*. Planète Discount. Satellite Ikea. Ces territoires qui jouxtent l'autoroute de chaque côté de Dartford Crossing – Lakeside, Thurrock et Bluewater – développent leurs propres et impénétrables microgéographies; terre-pleins, circuits, impasses qui imitent le réseau routier. Bluewater ressemblait à l'entrée du tunnel sous la Manche, à une zone d'attente en duty-free. L'eau était l'appât, l'argument de vente. Un parc, une idylle, une excursion : une destination pour ceux qui n'ont aucune bonne raison de voyager. Vieilles adresses préférées des Cockneys, Margate, Ramsgate, Southend, Hastings, étaient supplantées, abandonnées aux demandeurs d'asile, aux bandits chômeurs, aux exclus des quartiers pauvres, aux inadaptes qui rechignent à l'ouvrage. Bluewater proposait une véritable sortie dans un lieu irréel. Une fois qu'on y est, dans le silence, le choc du voyage absorbé, quand la carcasse de la voiture s'arrête de vibrer, on découvre le terrible secret : il n'y a pas d'ici. La question reste : « De combien d'achats compulsifs dois-je m'acquitter pour partir ? »

À quoi d'autre la M25 est-elle bonne ? Aux joutes automobiles : scénario classique de la violence au volant. Alors qu'il se rend en ville en Land Rover Discovery, loin de son magot bien à l'abri dans le Kent, l'alchimiste de la Brink's (Kenneth Noye²) arrive à l'échangeur de Swanley au même moment que l'homme au van rouge (Stephen Cameron) et sa petite amie. Un feu de circulation retient un peu trop longtemps les automobilistes impatientes. Il y a tellement de caméras de surveillance

fixées en hauteur autour de l'autoroute périphérique que cette bagarre ressemble peu ou prou à une audition pour *Crimewatch*³ ou l'un de ces films anglais mal ficelés sur la pègre.

« Il m'a planté, Dan. » Avec une lame de dix centimètres, que Noye se trouvait justement avoir sur lui. Il a touché le cœur et le foie. Le témoin cité au tribunal pilotait une Rolls.

Le crime semble résulter d'une simple confrontation. Une question de hiérarchie, d'aspirations divergentes. Noye, le riche franc-maçon qui a plein de bons copains dans les rangs de la police, l'opportuniste qui a réussi à s'installer dans le Kent, se télescope avec un gamin en van rouge de la banlieue sud de Londres. Choqué, le propriétaire de la Rolls, un homme d'affaires sérieux, se trouve là pour poser un regard désintéressé sur cette vulgaire échauffourée.

Mais ce n'est pas tout à fait aussi simple. L'homme à la Rolls, Alan Decabral, transporte de la drogue : environ cent trente kilos, dans un maillot de rugby rouge et noir. Sur les photos de presse, ses yeux sont cernés de poches, sa peau irritée, son regard méfiant. Il a la barbe grise, les cheveux longs et hirsutes. Bagues, bracelets, montre fine. Antiquités, flingues, Hells Angels, drogues : Decabral avait le profil type des nouveaux riches du Kent qui arnaquent le fisc. Tout chez lui – sa chemise, sa barbe, sa biographie – sollicitait le désastre.

« L'homme qui a envoyé le chauffard assassin Kenneth Noye derrière les barreaux, selon *The Observer* (15 octobre 2000), était assis dans la voiture de son fils devant le magasin Halford, à Ashford, dans le Kent, lorsqu'un homme a surgi près de la vitre et lui a tiré une balle dans la tempe. »

Les acteurs du drame de l'échangeur de Swanley, deux morts et un détenu, ont quitté les pages des faits divers pour se transformer en authentiques figures mythiques. Rouler sur la M25, franchir le pont de la reine Elizabeth II, chercher une pièce pour payer le péage, se déporter sur la voie de droite, cela fait remonter des histoires à la surface. Tout chauffeur de taxi en a une à raconter sur Kenny Noye : flics corrompus,

conspirations maçonniques, lingots enterrés. L'hypothèse de départ, c'est la rumeur selon laquelle les trois hommes – le tueur, la victime et le témoin – avaient déjà de nombreux liens criminels auparavant. Trois voitures, qui sont autant de modes de vie, convergeant au mauvais endroit : l'une de ces portes d'entrée qui servent de disjoncteurs, perturbant le générateur qui bourdonne continuellement autour de la masse corporelle indisciplinée de Londres.

L'autoroute périphérique, inaugurée dans un esprit de triomphalisme chauvin, a rapidement dégénéré en voie de service pour déchets toxiques, en site où déporter les désastres des ères précédentes ; vestiges d'asiles et d'hôpitaux, d'usines de munitions et de champs de tir. La route permit la création de nouveaux lotissements Legoland. La circularité de la M25 n'est qu'apparente, en réalité c'est une série de lignes droites mal ajustées, de sprints locaux (de Potters Bar à Waltham Abbey, d'Upminster à Purfleet, de Shoreham à Godstone), ou de bretelles menant directement aux principaux centres commerciaux en bordure, Bluewater et Lakeside, à Thurrock.

Toute tentative pour faire le tour de ce circuit, ou pour affronter le trajet, en appelait à des métaphores de la folie. L'automobiliste dans son armure-à-roulettes, avec son moteur à essence, ses gaz d'échappement infects, ses circuits électroniques défectueux, signait un contrat avec le dérangement sensoriel, les hallucinations dues au diesel. Il (ou elle) vivait le genre de passage par l'aliénation, l'effondrement et la réintégration, que préconisaient R.D. Laing et les antipsychiatres des années 1960. Sur leurs buttes en bord de route, les châteaux d'eau italianisants et solitaires de Shenley, Claybury et Dartford deviennent les repères, les points cardinaux d'une carte de la folie. Qu'une chose ait disparu, ne soit plus visible, ne signifie pas forcément qu'elle n'est pas là.

La M25, que je connaissais déjà (par de brèves effractions, de courts trajets vers Gatwick ou Heathrow), était chose à supporter, subie plutôt qu'éprouvée. L'astuce consistait à revenir en arrière, à faire un pas de côté, à traiter la route comme une entité privilégiée, une métaphore

d'elle-même. La lumière ne pouvait venir que de la distance, du détachement.

Tout commença au tournant glacial de l'année, le 1^{er} janvier 1998. Je sortis d'Enfield Chase en voiture. Le secteur autour de Bull's Cross, avec ses parcs entourés de murs de brique rouge, ses jardineries, ses écuries, ses routes étrangement calmes, exerçait sur moi une réelle séduction. L'« histoire », si tant est qu'il y en ait une, avait déserté mon vieux quartier de Whitechapel, cette décharge près du fleuve : promoteurs immobiliers et artistes visibles, commentateurs et exploitateurs s'en étaient occupés. Quand un patrimoine est reconnu et célébré – comme par exemple lors de la tenue d'une exposition mettant en valeur le fonds de la bibliothèque de Whitechapel, d'Isaac Rosenberg et du Cercle des poètes yiddish (au moment même où la bibliothèque ferme) –, le moment est venu de passer à autre chose, de s'en aller.

Enfield était un rêve ; j'avais abordé le sujet ici et là au fil de mes lectures, sans l'approfondir, me restaient de vagues souvenirs du jardinier John Tradescant, de Capel Manor, d'E.A. Bowles à Myddelton House⁴. À travers les arbres nus, on entendait le faible chant de sirène de la route, la M25. Tout scintillait, pris par le givre. Ruisseaux et rivières réfléchissaient la lumière. Bien entendu, les parcs et les jardins étaient tous fermés ; je pris note des jours d'ouverture, pour une autre occasion.

En m'engageant dans Whitewebbs Lane, avec l'idée de trouver un pont pour franchir la M25, j'entendis un son, un hurlement, qui allait devenir l'un des traits distinctifs de ma marche sur l'autoroute : le chœur des pensions pour chiens. On se débarrasse des animaux domestiques en périphérie, là où l'on prendra moins ombrage de leur tapage. En semaine, les glapissements, les grognements, les jappements prolongés sont étouffés par le bruit du trafic, par la bousculade des hommes rasés qui se pressent vers la périphérie.

Sur le pont de Bull's Cross (l'un des 264 qui enjambent la M25 à l'heure actuelle), on distingue la superposition des couches acoustiques : la

façon dont le grondement des pneus se modifie au moment où les véhicules passent à toute allure du revêtement gris à l'asphalte. Puis les chiens et chats dans leurs cages, les voitures qui sortent des bois autour de Theobalds Park. Fragment d'une conversation entre deux personnes promenant leur chien et qui passèrent devant moi sur le pont : « Au lieu d'une pension, ils lui ont donné une carrière de gravier. »

Un renard émergeant du cimetière juif de l'Ouest me jeta un regard torve avant de s'enfoncer dans un bosquet. Le White Webbs Park, sur le côté sud de la M25, était assez agréable – tant qu'on s'en tenait aux allées prévues : PROPRIÉTÉ PRIVÉE, PRIÈRE DE NE PAS ENTRER, ATTENTION : TIR À L'ARC. C'était une journée faite pour les familles, les adultes qui discutent, les enfants impatients, nouvelles mouffes, nouveaux vélos. Theobalds Park : d'abord résidence royale, œuvre de Tradescant, puis domaine d'une famille de brasseurs qui pouvait se permettre la folie plus qu'ambitieuse de reconstituer le Temple Bar de Christopher Wren⁵ au pied du jardin. Et aujourd'hui ? Centre de formation d'Abbey National⁶. Poste de contrôle et interphone pour interroger les visiteurs non enregistrés. J'adorais. C'était le véritable territoire de la fiction qu'est l'Angleterre.

Du côté nord de la route, on peut glisser le long du talus et s'asseoir sous le pont de l'autoroute (la New River s'insinue juste à côté). S'y trouve un détecteur de glace (prêt à signaler la prochaine glaciation). Une rampe en mosaïque aux pans hexagonaux, aussi réguliers que du cristal. L'herbe coriace défonce les carreaux. Des pique-niques sauvages se sont déroulés là avant ma venue, ils ont laissé derrière eux des boîtes de conserve éventrées et des cannettes de bière forte ; des sacs à main détrempés et des documents encore plus ravinsés par l'eau.

Je m'assieds, confortablement, le dos contre l'une des piles, et tout en mastiquant mon sandwich je décide que oui, je veux marcher le long de l'autoroute orbitale : avec la conviction que ce nulle-part, ce périphérique, offrira des récits neufs. Je n'ai pas plus envie d'être sur la route que de marcher sur l'eau ; les terres attenantes, les empreintes acoustiques,

conviendront tout à fait. Les champs monotones que les voyageurs ne remarquent jamais. Le bruit et la ruée du trafic, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ont repoussé le besoin de « contenu ». Les plantations élaborées (deux millions d'arbres et d'arbustes, pour l'essentiel dans le Surrey et dans le Kent) éloigneront de ma vue le vilain fossé avec ses camions Eddie Stobart et ses ronds de fumée. La balade sur la M25 était le prochain projet sur ma liste. La forme que cela prendrait, les gens que je pourrais persuader de m'accompagner afin de pimenter l'histoire, tout cela était encore à décider.



1. Le théâtre du Globe à Londres est célèbre pour avoir accueilli bon nombre des pièces de Shakespeare. Il brûla lors d'un incendie en 1613, ferma en 1642 et fut démolí deux ans plus tard pour faire place à des logements. En 1996, il a été reconstruit à l'identique, selon les méthodes de construction de l'époque, à 230 mètres de son emplacement initial.
2. Kenneth James Noye (1947-) participa à l'opération de blanchiment de l'argent dérobé lors du braquage de la Brink's du 26 novembre 1983. Empri-sonné, puis libéré en 1994, il fut impliqué deux ans plus tard dans le meurtre de Stephen Cameron, un automobiliste de vingt-deux ans, sur la M25.
3. *Crimewatch*, émission de la BBC diffusée environ une fois par mois depuis 1984, reconstitue des affaires criminelles non résolues en lançant des appels à témoins.
4. John Tradescant (1570-1638), botaniste et jardinier britannique; Capel Manor, collège d'horticulture situé à Enfield, doté d'un jardin ouvert au public; Edward Augustus Bowles (1865-1954), horticulteur et écrivain jardi- nier britannique. Il réalisa le jardin de sa maison natale, Myddelton House, qui héberge aujourd'hui la Lee Valley Regional Park Authority.
5. Temple Bar était une porte semblable à un arc de triomphe, marquant la fron- tière ouest de la City. Elle avait été conçue par Christopher Wren (1632-1723), l'un des architectes anglais les plus célèbres, connu pour avoir reconstruit

51 églises, dont la cathédrale St Paul, son chef-d'œuvre, après le grand incendie de Londres en 1666.

6. Abbey National était une banque et une entreprise de travaux publics, rachetée en 2004 par le groupe Santander.